

HONDA NC750S DCT 2016

Data del comunicato stampa: 16 novembre 2015

Aggiornamenti modello: *la versione 2016 dell'apprezzata naked tuttofare di Honda, commercializzata in Italia nella sola versione DCT, si distingue per il raffinato restyling. È ora dotata di gruppi ottici a LED, strumentazione LCD a retroilluminazione negativa con opzioni cromatiche personalizzate e chiave di contatto di nuova generazione. Il cambio a doppia frizione Honda DCT (Dual Clutch Transmission) prevede ora la modalità S a 3 livelli e una gestione elettronica delle due frizioni ancora più raffinata, sia nelle modalità automatiche D (Drive) ed S (Sport) che in modalità manuale MT. Il super-efficiente motore bicilindrico parallelo da 750 cc è omologato Euro4 e dotato di nuovo terminale di scarico compatto dal sound più cupo e profondo. Le nuove colorazioni enfatizzano lo spirito da brillante commuter a lungo raggio.*



Sommario:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
4. Colori e accessori
5. Caratteristiche tecniche

1. Introduzione

La NC750S DCT è senz'altro una moto divertente da guidare, ma anche estremamente concreta. Facile e accessibile sia al momento dell'acquisto che per la sua gestione, attrae sia i motociclisti maturi, alla ricerca di una moto performante ma efficiente nei consumi con cui affrontare il traffico quotidiano, sia i giovani piloti che lasciano le cilindrato minori e desiderano una moto che garantisca un design vivace, accelerazione da maximoto, praticità e divertimento di guida.

Tutto ciò è esattamente ciò che ottengono dalla NC750S DCT. Il suo motore bicilindrico parallelo a 'corsa lunga' è in grado di offrire un'eccezionale spinta ai regimi bassi e medi, il vano portacasco anteriore è quanto di più pratico si possa immaginare quando ci si muove in moto, e l'esclusivo cambio a doppia frizione DCT (Dual Clutch Transmission) la distingue da qualsiasi altra naked di media cilindrata per l'elevatissimo livello tecnologico e l'incredibile efficacia di guida. Se a questo 'pacchetto' si aggiunge l'eccezionale economia dei consumi e la solida ciclistica con telaio in acciaio e sospensioni di alta qualità, ecco spiegato perché la NC750S DCT è la naked tuttfare più apprezzata del mercato.

2. Panoramica del modello

A prima vista la nuova NC750S DCT 2016 si riconosce per i bellissimi gruppi ottici a LED e il compatto sistema di scarico di nuovo disegno. Le luci a LED, raffinate e luminose, si sposano alla perfezione con la linea slanciata della moto, mentre una volta in sella si scopre la nuova strumentazione a retroilluminazione negativa, con colorazione dell'illuminazione variabile e personalizzabile. I più esigenti, poi, apprezzeranno le nuove colorazioni ad alto contrasto cromatico, che rappresenta il top in termini di dinamicità.

Il cambio a doppia frizione DCT (Dual Clutch Transmission) è stato ulteriormente perfezionato con una risposta ancora più dolce delle frizioni nelle situazioni in cui è più frequente l'apri/chiudi, soprattutto alle basse velocità, in modo da rendere la guida ancora più fluida. Inoltre la modalità S (Sport) è articolata su tre livelli ed è dotata di memoria della selezione. In modalità MT (Manuale) è stata poi introdotta la possibilità di scalare a un regime di giri più alto, per assecondare anche chi ama un "freno motore" aggressivo.

L'impianto frenante, sempre con ABS di serie, prevede una pinza anteriore modificata. Il compatto silenziatore, infine, è più leggero ed emette una personalissima nota di scarico.

3. Caratteristiche principali

3.1 Stile ed equipaggiamento

Alla base dell'evoluzione della nuova NC750S DCT c'è il tema "*Sensual Performance*" che consiste nel valorizzare ciò che il pilota percepisce, vede e ascolta quando è in sella. Il compatto gruppo ottico anteriore a LED, con la sua luminosissima luce bianca e la personale 'cornice' delle luci di posizione, crea un forte impatto estetico. La luce posteriore, anch'essa a LED, è ora montata all'estremità dello slanciato codino e crea una vista posteriore estremamente dinamica, grazie anche al compatto silenziatore di scarico, molto vicino al centro di gravità della moto. Immane, poi, il geniale vano portacasco anteriore, una delle caratteristiche che rende unica la NC750S DCT.

La nuovissima strumentazione è dotata di display LCD a retroilluminazione negativa e comprende come sempre anche il trip computer per i consumi oltre all'indicatore della marcia inserita e delle modalità del cambio DCT. Tra le novità più intriganti troviamo sicuramente la possibilità di scegliere la colorazione delle barre del contagiri, a scelta tra 9 tonalità diverse. Ed è inoltre possibile cambiare l'illuminazione in base alla marcia inserita, al regime di giri o alla modalità del cambio attiva.

Quando l'impostazione della colorazione del display LCD è basata sulla modalità del cambio DCT, sono disponibili altre due opzioni, denominate ECO e SHIFT. Con la colorazione impostata su **ECO** il colore del display cambia in azzurro se si guida con buona efficienza dei consumi, e in verde se si guida in modo ancora più efficiente. Se invece si imposta la colorazione su **SHIFT** il colore del display cambia in arancione quando i giri motore superano un livello preimpostato dal pilota.

Sulla NC750S DCT 2016 la chiave di contatto, dotata come sempre di sistema HISS (Honda Ignition Security System, che impedisce l'avvio del motore se l'identificativo inserito nel chip della chiave e quello della centralina non corrispondono), è del nuovo tipo 'wave', più compatta e resistente.



3.2 Trasmissione a doppia frizione

Con l'introduzione dei modelli 2016 la tecnologia Honda DCT (Dual Clutch Transmission) giunge al sesto anno di produzione e al terzo step di sviluppo. La popolarità e il successo di mercato conquistati in maniera crescente anno dopo anno dimostrano che gli appassionati amano le potenzialità e il grande divertimento offerti dall'unico cambio a doppia frizione motociclistico, un'esclusiva che solo Honda è in grado di offrire.

Il cambio Honda DCT utilizza due frizioni coassiali: una per le partenze e le marce dispari, quindi per la 1^a, la 3^a e la 5^a marcia, l'altra per le marce pari, quindi la 2^a, la 4^a e la 6^a marcia. I due alberi sono concentrici, quindi l'ingombro è esattamente identico a quello di un cambio tradizionale, il che rende possibile usare gli stessi carter motore delle medesime unità con cambio tradizionale. Affidabilità e precisione degli innesti sono assicurati dalla gestione elettronica e dal fatto che ciascuna frizione è comandata separatamente tramite il proprio circuito elettroidraulico.

Il sistema DCT è dotato di due modalità automatiche **AT** e della modalità **MT** per cambi marcia manuali, con palette al manubrio. La modalità **D** (Drive) automatica è la più adatta per la guida rilassata, in autostrada e per la massima efficienza dei consumi. La modalità **S** (Sport) prevede passaggi alle marce superiori e inferiori a un regime più elevato rispetto alla modalità **D**, per garantire un feeling di guida più sportivo. Per il 2016 la modalità **S** è stata ulteriormente perfezionata e offre oggi impostazioni su 3 livelli, indicate da un numero crescente di barre visualizzate insieme all'indicazione "S" sul display. Il livello "S2" (due barre) è intermedio e corrisponde alla modalità S (Sport) conosciuta fino ad oggi. Il livello "S3" (tre barre) è ancora più sportivo e fa 'girare alto' il motore a qualsiasi andatura, è il più indicato per quelle situazioni in cui si desidera la massima reattività di risposta del motore. Il livello "S1" (una barra), si pone a metà tra la modalità D (Drive) e la modalità S (Sport) conosciuta fino ad oggi, quindi è l'ideale per chi anche ad andature tranquille preferisce una risposta in ripresa tendenzialmente più reattiva.

Inoltre, sia in modalità D che nelle tre modalità S, è sempre possibile un immediato intervento manuale se ritenuto necessario dal pilota: è sufficiente agire sulle palette al manubrio della modalità MT. In questo caso il ritorno alla modalità automatica avviene al momento opportuno, per lasciare al pilota la libertà di affrontare una particolare situazione di guida, come un sorpasso o un tornante, nella marcia che preferisce, offrendogli al tempo stesso la comodità del ripristino automatico della modalità D o S con cui stava procedendo.

Sulla NC750S DCT 2016 il cambio DCT guadagna l'*Adaptive Clutch Capability Control*, un sofisticato sistema di gestione delle due frizioni che, negli apri-chiudi con il comando del gas, riduce la quantità di coppia trasmessa alla ruota per rendere più fluida la guida, soprattutto a bassa velocità. Inoltre, dopo l'avviamento, anche a motore freddo, è ora più veloce il tempo di operatività del tasto **N-D** per l'inserimento della prima marcia.

Tra le nuove caratteristiche, la presenza di un sensore di pendenza che, nelle modalità automatiche, permette al motore di sfruttare al meglio ogni singola marcia mantenendo inserito il rapporto più adeguato alla salita o alla discesa che si sta percorrendo.

3.3 Motore

L'apprezzatissimo motore della NC750S DCT, un bicilindrico parallelo a 'corsa lunga' efficientissimo nei consumi, non cambia architettura ma guadagna l'omologazione **Euro4** (emissioni di CO₂ pari a 81g/km), ottenuta anche con l'adozione di un nuovo catalizzatore a doppio strato. Immutati i valori di potenza e coppia, pari a 55CV a 6.250 giri/min e 68 Nm a 4.750 giri/min, che garantiscono accelerazioni brucianti, riprese vigorose e un'ottima velocità massima.

L'alimentazione a iniezione elettronica è del tipo Honda PGM-FI e contribuisce all'eccezionale efficienza dei consumi (28,6 km/l nel ciclo medio WMTC) che, con il serbatoio sottosella da 14,1 litri, determina un'autonomia totale superiore ai 400 km.

Il motore da 745cc della NC750S DCT è caratterizzato dal manovellismo dell'albero motore a 270°, che crea un piacevolissimo sound 'zoppicante' enfatizzato dal nuovo silenziatore di scarico compatto. Per ridurre al minimo le vibrazioni è dotato di due contralberi di bilanciamento, che rendono la guida sempre piacevole e confortevole. È un motore intelligente anche nel layout, studiato per ridurre al minimo il numero dei componenti, infatti, ad esempio, l'albero a camme muove anche la pompa dell'acqua e uno dei contralberi aziona la pompa dell'olio.

3.4 Telaio

Il telaio della NC750S DCT è una rigida struttura in acciaio con struttura a diamante, che rende il comportamento dinamico rassicurante in qualsiasi condizione di traffico. Le misure geometriche fondamentali prevedono l'inclinazione del canotto di sterzo impostata su 27°, un'avancorsa di 110 mm e un interasse di 1.525 mm, con una equilibrata distribuzione dei pesi (227 kg con il pieno di benzina) anteriore/posteriore del 48/52%.

La forcella Showa con steli da 41 mm ha un'escursione di 120mm e un set-up ideale per affrontare sia i tratti guidati che i percorsi più scorrevoli. Inoltre, con ben 35° per l'angolo di sterzo, sia a destra che a sinistra, districarsi nel traffico è un gioco da ragazzi, anche grazie al baricentro basso assicurato dal motore con bancata dei cilindri molto inclinata in avanti.

Anche il monoammortizzatore ha un'escursione di 120mm ed è fissato a un solido forcellone scatolato in acciaio con leveraggio Pro-Link, che offre uno smorzamento iniziale morbido per assorbire dolcemente le asperità della strada e assicurare un controllo sostenuto sulle sollecitazioni più dure.

Il potente e modulabile impianto frenante, con ABS di serie, prevede come in precedenza dischi a margherita, l'anteriore da 320 mm con nuova pinza a due pistoncini e il posteriore da 240 mm con pinza a singolo pistoncino. La leva del freno anteriore è regolabile nella distanza dalla manopola per adattarsi perfettamente ad ogni preferenza del pilota.

Sui bei cerchi da 17 pollici a razze sdoppiate sono montati performanti pneumatici sport-touring nelle misure 120/70 ZR17 e 160/60 ZR17. Un'altra piccola ma utile novità sono le valvole dalla forma a "L" per facilitare la regolazione della pressione di gonfiaggio

4. Colori e accessori

La NC750S è disponibile in Italia in 2 colorazioni:

Graphite Black (Special Edition)

Matt Gunpowder Metallic (Special Edition)



La gamma di accessori originali Honda disponibili per la NC750S DCT 2016 prevede il portapacchi posteriore, il top box da 35 litri, le valigie laterali da 29 litri, le relative borse interne, le manopole riscaldabili su 5 livelli, il cavalletto centrale e la presa a 12V.



5. Caratteristiche tecniche Honda NC750S DCT 2016

PROPULSORE	
Tipo	Bicilindrico parallelo, 8 valvole SOHC, raffreddato a liquido, Euro4
Cilindrata	745 cc
Alesaggio x corsa	77 x 80 mm
Rapporto di compressione	10.7 : 1
Potenza massima	40.3 kW (55 CV) / 6.250 giri/min
Coppia massima	68 Nm a 4.750 giri/min
Capacità olio	4,1 litri
ALIMENTAZIONE	
Tipo	Iniezione elettronica PGM-FI
Capacità serbatoio carburante	14,1 litri
Consumi	28,6 km/l (ciclo medio WMTC)
IMPIANTO ELETTRICO	
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12 V / 11.2 Ah
Potenza alternatore	450 W / 5000 giri/min
TRASMISSIONE	
Frizione	Multidisco, doppia, in bagno d'olio
Tipo di cambio	DCT a 6 marce, con modalità automatica AT (D, S1, S2, S3) e modalità manuale MT
Trasmissione finale	Catena

TELAIO	
Configurazione	A diamante in tubi di acciaio
CICLISTICA	
(L×L×A) Dimensioni	2.195 x 780 x 1.130 mm
Interasse	1.525 mm
Inclinazione canotto di sterzo	27°
Avancorsa	110 mm
Altezza della sella	790 mm
Altezza da terra	140 mm
Peso in ordine di marcia	227 kg (con pieno di benzina)
SOSPENSIONI	
Anteriore	Forcella telescopica da 41 mm, escursione 120 mm
Posteriore	Monoammortizzatore con Pro-Link, escursione 120 mm
RUOTE	
Anteriore	in alluminio pressofuso a 10 razze
Posteriore	in alluminio pressofuso a 10 razze
CERCHI	
Anteriore	17M/C x MT3.50
Posteriore	17M/C x MT4.50
PNEUMATICI	
Anteriore	120/70ZR17M/C (58W)
Posteriore	160/60ZR17M/C (69W)

FRENI	
Tipo	ABS a 2 canali
Anteriore	Disco wave da 320 mm, pinza a 2 pistoncini, pastiglie in metallo sinterizzato
Posteriore	Disco wave da 240 mm, pinza a pistoncino singolo, pastiglie in resina stampata
STRUMENTAZIONE E LUCI	
Strumentazione	LCD a retroilluminazione negativa e con opzioni di colore, tachimetro numerico, contagiri digitale a barre, orologio, Indicatore livello carburante, contachilometri con 2 parziali, indicatore marcia inserita, indicatore modalità cambio DCT, trip computer, spia temperatura liquido di raffreddamento
Sistema di sicurezza	HISS
Faro anteriore	A LED
Faro posteriore	A LED

*Dati ottenuti da Honda nelle condizioni di test standard prescritte dalla metodologia WMTC. I risultati possono variare a seconda dello stile di guida, dello stato di manutenzione del veicolo, delle condizioni meteo e della strada, della pressione degli pneumatici e del carico. I test sono stati condotti utilizzando una versione base del veicolo, con il solo pilota a bordo e senza accessori opzionali aggiuntivi.

Tutte le specifiche sono provvisorie e soggette a modifica senza preavviso.